

L'aventura del capità canetenc Francesc Xiqués i el pinc Nostra Senyora de Montserrat i Sant Josep

Ricard Cantano Carballo

Universitat Rovira i Virgili - Centre d'Estudis Canetencs

The adventure of Captain Francesc Xiqués from Canet de Mar and the pink Nostra Senyora de Montserrat and Sant Josep

El gener de 1745 salpava del Principat el pinc *Nostra Senyora de Montserrat i Sant Josep* comandat pel capità de Canet, Francesc Xiqués i Giol. Fou la primera expedició catalana directa de la *Carrera de Indias*. L'experiència adquirida en aquesta iniciativa, tot i el resultat advers degut a la captura del vaixell pels corsaris britànics, fou molt profitosa per als viatges que seguiren. L'actuació del capità Xiqués, abastament reconeguda, estigué sempre a l'altura de les circumstàncies.

Paraules Clau: Carrera de Indias, navíos de registro, Veracruz, peso (moneda espanyola), prima (assegurança), Francesc Xiqués i Giol, Canet de Mar.

Context històric

La guerra entre Espanya i Gran Bretanya (1739-1748), coneguda com la *Guerra del Asiento*¹ o Guerra de l'orella de Jenkins², fou una veritable guerra colonial malgrat haver-hi enfrontaments subsidiaris en sòl europeu deguts al conflicte originat per la successió de la corona austríaca. La monarquia espanyola hagué d'enfrontar-se a dos grans reptes: mantenir la integritat dels territoris americans amenaçada pels atacs a les places d'ultramar³ i alhora protegir el comerç colonial seriosament afectat pels vaixells de l'armada britànica. El primer desafiament esmentat no aportà cap benefici als objectius expansionistes de Gran Bretanya, ja que la Monarquia Hispànica conservà la totalitat de les seves Índies; el segon, en canvi, obligà

En January 1745, the pink (a narrow-stern sailing ship) *Nostra Senyora de Montserrat i Sant Josep* set sail from Catalunya under the command of Captain Francesc Xiqués i Giol from Canet de Mar. This was the first direct Catalan expedition using the *Carrera de Indias* (Indies Run). The experience acquired in this expedition, despite its adverse outcome given the capture of the ship by British privateers, was very beneficial for the voyages that followed. The conduct of Captain Xiqués, widely recognised, was always of a high standard.

Keywords: Carrera de Indias (Indies Run), navíos de registro (ships with authorisation), Veracruz, peso (Spanish currency), premium (insurance), Francesc Xiqués i Giol, Canet de Mar.

a una recomposició del sistema comercial tradicional entre la metròpoli i els virregnats americans.

La indiscutible superioritat marítima britànica obligà a suspendre les expedicions de flotes i galions que, amb més o menys regularitat, sortien de Cadis, les primeres cap a Veracruz (Nueva España, avui Mèxic) i les segones cap a *Tierra Firme* amb destinacions a Cartagena de Indias (Nueva Granada, avui Colòmbia) i Portobelo (Panamà). La flota de 1739 ja no sortí; la següent no ho va fer fins l'any 1757. L'última expedició dels galions havia partit l'any 1737 i varen quedar suprimides definitivament. Per garantir el subministrament a l'Amèrica espanyola i facilitar el retorn dels cabdals necessaris per a la Corona i el mercat peninsular, s'autoritza la partida cap a Veracruz dels anomenats *navíos de registro*. De fet, aquest tipus de vaixells, també coneguts com

a *registros sueltos*, els quals navegaven sense protecció, eren una modalitat de transport utilitzada des del segle XVI amb la finalitat d'abastir territoris i mercats marginals —no freqüentats per les flotes— com les Antilles, Hondures, Yucatán, Río de la Plata i altres. La concessió del permís o llicència per a un navili de registre —a una destinació per un nombre de tones determinades— era un privilegi atorgat exclusivament per la Corona mitjançant el pagament d'una quantitat considerable en metàl·lic.

La substitució de les flotes i galions per navilis de registre, incrementà de manera notable, malgrat la guerra, el nombre de vaixells que travessaren l'Atlàntic i el volum d'intercanvi amb les possessions americanes⁴. És una evidència que la generalització dels *registros sueltos* en detriment de les flotes fou deguda a la millora que s'aconseguia en poder esquivar la vigilància de les esquadres angleses⁵. No cal dir que el fet de caure una flota o una part en mans de l'enemic podia representar unes pèrdues molt més grans que la presa d'alguns navilis de registre aïllats. De totes maneres les pèrdues d'embarcacions en aquest conflicte foren considerables: només en el quinquenni 1740-45, de 118 naus registrades que sortiren de Cadis, se'n perderen 69, bé en el viatge d'anada o de tornada (58,5%)⁶.

Fins l'any 1740 la participació catalana en el comerç colonial havia consistit sobretot en trametre per via marítima fins a Cadis, vi, aiguardent i fruits secs. Els patrons catalans majoritàriament del Maresme, encapçalats pels de Canet⁷, retornaven de la capital gaditana amb productes colonials: cacau, tints, drogues, espècies, sucre, tabac, cuirs, etc. Els negociants catalans estimulats pels beneficis que podrien obtenir-se, en enviar un navili de registre a Veracruz, anaren consolidant la idea de fer-ho, per primer cop, amb una nau construïda al Principat, propietat de comerciants del país, comandada per un patró autòcton i carregada el màxim possible amb productes de la terra⁸.

Preparació del viatge⁹

L'any 1742 el patró de Canet Francesc Xiqués i Giol s'encarregava en nom de la societat concessionària de l'«arrendament d'eixàrcies» de fer construir a les drassanes de Mataró un pinc d'unes 300 tones d'arqueig anomenat *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep*. Els interessats en l'esmentada societat, representats pel seu director Josep Puiguriquer i Clarina¹⁰ i per Xavier Gibert i Xurrich¹¹, decidiren enviar pel seu compte el pinc a les Índies incentivats per les atractives proposicions de Tomàs Prats, el seu apoderat a Cadis: «*para que Vms. puedan exprimentar el negocio de las Indias, que tanto deseo se introduzca a esse Principado, ya que todos los frutos y generos son a proposito para este trafico*»¹². El pinc s'avarà el 22 de setembre de 1743; tot i que estava destinat a fer la Carrera d'Índies, no sortí cap a Amèrica fins dos anys després. Les raons



Façana de la desapareguda casa dels Xiqués, on hi residí el patró Francesc Xiqués, situada al carrer Vall núm.61. Al segle XIX fou coneguda per can Vendrell. (AMCNM)

d'aquest alentiment foren diverses, començant per haver de trobar un soci que aportés 30.000 pesos, quantitat equivalent al 50% del cost pressupostat de l'expedició; els altres 30.000 pesos serien a càrrec de la societat de l'arrendament d'eixàrcies propietària del vaixell¹³. Finalment, cap a meitat de 1744, l'important comerciant gadità Lorenzo del Arco acceptà participar en el negoci aportant el 50% previst. Es tractava d'un mercader molt bregat en la Carrera d'Índies; per tant la seva implicació en el projecte, a banda de garantir el condicionant econòmic de l'expedició, aportava l'experiència i coneixements necessaris —dels quals mancaven els socis catalans— per poder enviar amb les degudes garanties el vaixell a Veracruz. Mentrestant, el pinc de Xiqués realitzà l'any 1744 dos viatges a Cartagena, noliejat per la *Real Hacienda*, per portar-hi fusta; trobant-se en l'esmentat port, l'agost de 1744, fou embargat en nom del Rei per portar tropa a Gaieta, indret situat al nord de Nàpols. Malgrat les gestions fetes amb el Marquès de la Ensenada perquè el pinc de Xiqués s'aturés a Sète (sud de França) i tornés, no es va poder evitar que continués el viatge cap a Itàlia. No fou fins el 8 de novembre que Xiqués arribà a Barcelona. Per obtenir les reduccions màximes en les altíssimes primes de les assegurances —cares per culpa de la guerra— Agustí Gibert informava al seu agent a Cadis, Tomàs Prats (encarregat de contractar les pòlisses) que el pinc «*va armado con 14 cañones, 20 trabucos, fusiles, sables, xuxos y demas necesario para una buena defensa con 32 hombres de tripulacion incluso el capitán*»¹⁴.

L'inici de l'expedició s'endarrerí encara més per les protestes dels mariners negant-se a viatjar a Amèrica per un sou prefixat i no per nòlits com era el costum a les embarcacions catalanes. La coincidència, en aquest cas, de la societat armadora del vaixell amb la societat mercantil del viatge a Índies, feia innecessari el pagament de nòlits i en

conseqüència el cobrament habitual de les *parts* dels mariners. La negativa de la tripulació en acceptar les noves condicions de contractació fou causa d'un conflicte «*en vista de lo qual se despacharon la mayor parte y se han reclutado otros mediante haverles ofrecido lo que ellos quieren [...] de los despedidos solicitan bolver muchos pero solo se admitiran los menos autores*»¹⁵. La intervenció de Xiqués per normalitzar la situació fou decisiva i reconeguda per l'empresari barceloní. La solució consistí en la contractació d'uns nòlits ficticis on la «part de la gent» fos equivalent a les despeses previstes en sous dels mariners¹⁶.

L'expedició

Durant el mes de novembre de 1744, Francesc Xiqués carregà a Barcelona gènere, per portar a Veracruz, d'un valor aproximat de 2.500 pesos (creiem que es tractava de paper, fil i productes d'apotecari). El 26 de desembre de 1744 el pinc es trobava a Salou on carregà vi, aiguardent, ametlla i avellana estimats en uns 14.000 pesos¹⁷. Comptes més precisos, realitzats posteriorment, sobre tots els articles embarcats donaven un total de 21.811 pesos, 5 rals de plata, 3/4¹⁸. El pinc sortí de Salou en direcció a Cadis¹⁹, l'11 de gener de 1745, veient-se obligat pels vents contraris a refugiar-se en el port de Màlaga; en aquesta ciutat carregà 48 quintars de suro, material necessari per folrar-lo, seguint les instruccions de D. Lorenzo del Arco²⁰. Fou una llàstima no haver conegut abans el requeriment de les planxes de suro ja que la seva instal·lació exigia primer de tot descarregar-lo, la qual cosa decidiren fer a Cadis. El capità Xiqués arribava a la ciutat gaditana el 4 de març de 1745 on amb rapidesa va procedir a buidar la nau, traslladar-la al *Caño del Trocadero* (canal dins el port) per poder-la folrar amb garanties i al mateix temps canviar-li l'arbre mestre²¹. El mal temps impedí l'entrada al *Caño* fins al dia 27 de març i no tornava a estar totalment carregat fins a finals de juliol. Havent desaprofitat l'oportunitat de poder sortir en conserva amb 3 vaixells que anaven a l'Havana, les previsions el mes d'agost eren deixar Cadis, cap a la segona quinzena d'octubre; amb la nau anomenada *El Soberbio*; no era recomanable iniciar viatges al voltant de l'equinocci de tardor (21 de setembre) ni del «*cordonazo de San Francisco*» (4 d'octubre, Sant Francesc d'Assís), dates en les quals els temporals eren freqüents.

El fort sentiment religiós de l'època feia quasi imprescindible demanar l'ajut diví per aconseguir el final feliç de l'expedició, la qual cosa queda palesa en l'escrit d'Agustí Gibert a Tomàs Prats:

«*Es de la mayor satisfacción nuestra la promesa que Vms han hecho para implorar el auxilio divino en el viage del pinque de mandarnos que hagamos celebrar luego tres oficios o missas cantadas una en el altar de Ntra. Sra. de Montserrate de la montaña, con prevencion de mandar allí persona que la oiga* (capellà de la casa Alegre i Gibert conegut de Xiqués),

otra en el altar de Sant Joseph en la iglesia que nos parezca que sera en la del propio santo, y otra en el altar de San Antonio de Padua en la iglesia de San Francisco de esta ciudad (Barcelona) *aplicando para limosna de ellas los 30 pesos que Vm. nos envia con letra a cargo del Sr. Josep Puiguriquer, aprobando igualmente que el dia mas proximo de ponerse a la vela dicho pinque haga Vm. celebrar otra missa cantada en el altar de San Francisco Xavier apostol de las Indias en la Iglesia de los Padres de la C^a de essa ciudad* (Cadis) *quisieramos tambien que durante el expresado viage se celebre diariamente una missa resada*»²²

Malgrat les pregàries, el risc que l'embarcació caigués en poder dels anglesos era molt alt; per tant era imprescindible haver contractat l'assegurança pel valor dels diners invertits en l'expedició; en aquest cas, excepte 4.000 pesos, aportats per la firma Lombardon de Marsella que foren assegurats en aquesta ciutat, la resta ho fou majoritàriament a Londres, des de Cadis, mitjançant Roberto Meyn, apoderat de Lorenzo del Arco. El tancament de comptes fet l'any següent, ens fa adonar de les grans quantitats gastades en les primes de les assegurances; tant sols fixant-nos en el 50% de la part catalana de la massa general assegurada, que pujà fins a 34.204 pesos, 1 ral de plata²³, les primes pagades foren d'11.715 pesos, 6 1/8 rals de plata, les quals representen un 34% aproximadament²⁴. És la constatació, un cop més, dels exagerats percentatges exigits pels asseguradors en temps de guerra.

Finalment, el pinc sortí de Cadis el 21 d'octubre de 1745, dia de les Onze Mil Verges, acompanyat per la nau anomenada el *Soberbio*. Es tenien notícies d'haver passat per les Canàries el dia 26 i amb temps favorable s'esperava que arribaria a Veracruz per Nadal. Una carta del 22 de gener de 1746 fa pensar que els hi havien arribat notícies que els anglesos havien capturat algunes embarcacions, sense confirmar quines; la sort del pinc, sense saber-ne res tres mesos després de la seva partida, començava a preocupar-los. Fou el mes de juny quan els arribà la notícia de que la nau de Xiqués havia estat presa per corsaris anglesos el dia 21 de desembre de 1745 «*después de un largo y reñido combate*» i portada a Kingston (Jamaica) on hi morí un cosí de Xiqués. Per si no n'hi hagués prou, la muller de Xiqués, Maria Dillat, havia mort a Canet al mes de maig. Des de Barcelona, van donar ordres perquè es posessin a disposició de la germana i fills del capità canetenc 100 pesos per lliurar-los-hi quan ho necessitessin²⁵.

Entre gener i febrer de 1746, la tripulació del pinc, inclòs el capità Xiqués, fou retornada a Cuba²⁶. Seria probablement el mes de maig quan el patró canetenc i el contramestre Manuel Garcia de Bustamante embarcaren en una nau de la Companyia de l'Havana²⁷ amb rumb a Espanya. No es tingueren notícies d'ells fins el mes d'agost quan a través d'un butlletí holandès s'assabentaren a Cadis de la caiguda en mans angleses de la nau de la Companyia de

Periple del capità Francesc Xiqués (1742-1750)

DATA	ESDEVENIMENT
1742-1743	Construcció a Mataró del pinc <i>Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Josep</i>
22-setembre-1743	Avarada del pinc
Gener-Juliol 1744	Dos viatges a Cartagena (Espanya)
Agost 1744	Sortida de Barcelona cap a Gaieta (Itàlia)
8-novembre-1744	Arriba de tornada a Barcelona
Novembre-Desembre 1744	Càrrega de mercaderies a Barcelona i Salou
11-gener-1745	Sortida de Salou
Febrer 1745	Estada al port de Màlaga (mal temps)
4-març-1745	Arribada a Cadis
21-octubre-1745	Sortida de Cadis cap a Veracruz
21-desembre-1745	Presa del pinc al Carib pels anglesos i trasllat a Jamaica
Gener-Abril 1746	Estada de Xiqués a l'Havana
Maig 1746	Sortida de Xiqués de l'Havana en un vaixell de la Cia. de l'Havana
Juny 1746	Captura del vaixell pels anglesos al cap de Santa Maria
Juliol-Desembre 1746	Estada com a presoner a Dublín
22-febrer-1747	Arribada a Barcelona
12-juny-1747	Sortida de Barcelona cap a Cadis amb carro
Juliol 1747	Sortida cap a Lisboa a cavall
Agost 1747	Sortida amb vaixell de Lisboa cap a Londres
Octubre 1747	Inici de l'estada a Londres
Febrer 1749	Final de l'estada a Londres
Març 1749	Arribada a Cadis
12-juliol-1749	Sortida cap a Veracruz amb la fragata <i>La Perla de Catalunya</i>
30-juliol-1750	Arribada a Cadis de Xiqués amb <i>La Perla</i> procedent de Veracruz

l'Havana; Bustamante, Xiqués i la tripulació foren traslladats a Dublín²⁸. L'estada a la capital irlandesa —Xiqués hi estigué malalt— es perllongà la resta de l'any 1746 i no tornà a Barcelona fins el 22 de febrer de 1747, havent-hi arribat des de Sant Sebastià (País Basc). Francesc Xiqués havia estat capturat dos cops pels anglesos en un periple de dos anys i tres mesos de durada.

Epíleg

El març de 1747 encara no s'havia fet efectiu el cobrament del capital assegurat²⁹ a Londres; els asseguradors britànics retardaven el pagament adduint que era necessària la declaració de «testimonis de vista» de la presa del pinc. Pel motiu esmentat decidiren que el capità Xiqués, l'escrivà del pinc Manuel Clausell³⁰ i el mariner Pau Romeu anessin a declarar a la capital londinenca i forçar el pagament de la quantitat assegurada. Partiren en carro de Barcelona cap a Cadis el 12 de juny de 1747 —desestimat el viatge a Holanda per terra degut als conflictes bèl·lics de Flandes. Sortiren de Cadis cap a Portugal, a cavall, la segona quinzena de juliol i el 2 d'agost arribaren a Lisboa, on foren proveïts de passaport i cartes de recomanació per a la casa Dillon i Cruise de Londres; el dia 28 eren a punt de sortir del port de Belem (Lisboa).

La primera carta rebuda de Xiqués des de Londres està datada el 10 d'octubre de 1747 on explicava tots els tripijocs dels asseguradors per pagar el més tard possible³¹. Francesc Xiqués continuà a Londres tot l'any 1748 intentant recuperar uns

6.000 pesos que faltaven per cobrar dels asseguradors anglesos³². Davant la impossibilitat que la gestió es resolgués a curt termini, decidiren que Xiqués tornés ràpidament a Cadis per incorporar-se a l'expedició a Veracruz com a apoderat de la fragata *Ntra. Sra. de Montserrat i Sant Antoni de Pàdua*, la «*Perla de Catalunya*», juntament amb Tomàs Prats. La «*Perla de Catalunya*» va ser construïda a Barcelona i capitanejada pel també canetenc Francesc Milans. Després d'haver arribat a Cadis a finals del mes de març de 1749, Francesc Xiqués sortia cap a Veracruz el dia 12 de juliol d'aquell any i entraria de tornada al port de la capital gaditana el 30 de juliol de 1750.

Conclusions

L'anomenada expedició Xiqués, tot i que fallida, fou el primer intent dels comerciants catalans (barcelonins) de participar directament en la *Carrera de Índies*. No hi ha dubte que l'experiència adquirida per portar a terme una empresa tan complexa resultà decisiva per aconseguir millors resultats en els viatges posteriors³³.

S'ha de destacar la importància de les assegurances en el comerç marítim i més en temps de guerra, que fou el cas. Les primes a pagar podien arribar a ser del 40% sobre el total assegurat quan en temps de pau no excedien el 10%. S'entén així que la quantitat total pressupostada, inclogués les primes pagades als asseguradors. No sembla que fos bona idea assegurar part de la massa general a Londres estant en guerra amb

Anglaterra; de fet les partides contractades a Marsella i Cadis es cobraren íntegrament.

L'expedició Xiqués ens fa veure el canvi que experimentaria, a partir de la dècada de 1730, el paper jugat fins llavors pels patrons i mariners catalans en el comerç marítim. La figura central del patró, propietari majoritari de la barca, dedicat a la navegació de cabotatge, responsable de les comandes rebudes en diners o gèneres amb llibertat de negociar-les, per compte propi o a comissió, serà substituïda progressivament per la de l'agent corresponsal i la del sobrecàrrec; el patró, cada cop amb menys participació en l'armament de la nau, passarà a convertir-se en el cap responsable (capità), elegit pels propietaris del vaixell, per transportar a ultramar gèneres contractats pel noliejador de la nau. Els mariners —la «gent» en l'argot marítim català— passaran sovint de ser interessats en les «parts» dels nòlits a ser remunerats amb un sou fix per l'armador de la nau.

Si bé és cert que Xiqués no procedia d'una nissaga marinera tan genuïna com les dels Clausell, Cruanyes, Ferrer o Misser, també ho és que l'eficàcia demostrada com a patró el feren mereixedor de comandar la primera expedició catalana directa al continent americà. La Companyia Alegre i Gibert agraïda pels seus serveis el tingué sempre en gran consideració, ajudant-lo quan convingué, a més de fer-lo partícip en el vaixell i en el negoci del viatge.

¹ Felip V trencà l'any 1739 el *Tratado del Asiento*, signat el 1713 amb Gran Bretanya, pel qual la Companyia d'Anglaterra tenia el dret durant 30 anys d'introduir 4.800 negres l'any en les colònies espanyoles d'Amèrica.

² Nom adoptat per la historiografia anglesa. El fet de ser presentada pel corsari anglès Robert Jenkins en un flascó a la Cambra dels Comuns l'orella que li havia tallat un capità espanyol, fou considerat *casus belli* i motiu de la declaració de guerra.

³ L'ofensiva més poderosa fou la de l'almirall Vernon el 1740-41 contra Portobelo a l'istme de Panamà i Cartagena d'Índies al virregnat de Nueva Granada, avui Colòmbia, indret on patí una severa derrota.

⁴ Si entre 1717 i 1738 (22 anys) sortiren cap a les Índies 674 vaixells i un total de 220.145,54 tones, en el període següent entre 1739 i 1754 (15 anys) foren 753 les embarcacions i 222.303,30 les tones registrades. Sobre els *registros sueltos* vegeu: Antonio GARCÍA-BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, vol. I, Sevilla, 1976, pp.165-174.

⁵ Tot i que el Regne Unit de la Gran Bretanya existia legalment des de 1707 amb la unió d'Anglaterra i Escòcia, hom continuà utilitzant l'apel·latiu «anglès» en lloc de «britànic», formalment més correcte.

⁶ John LINCH, *La España del siglo XVIII*, Barcelona, 1991, p.138.

⁷ Carlos MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona, 1981, pp.112-117.

⁸ Cinc foren les expedicions directes a l'Amèrica organitzades pel comerç de Barcelona entre 1745 i 1753; totes foren realitzades per capitans de Canet. Veure: Carlos MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.161-196.

⁹ «L'expedició Xiqués» fou abastament estudiada per Pierre VILAR, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, pp.503-505 i per Carlos MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.163-167. Les nostres aportacions al present treball, pel que fa a l'expedició, són bàsicament el resultat de l'estudi de

la correspondència de la Companyia Alegre i Gibert entre 1743 i 1749, conservada a la Biblioteca de Catalunya (BC), Fons del Baró de Castellet (FBC).

¹⁰ Josep Puiguriquer i Clarina fou l'iniciador del contracte estatal del vestuari i d'eixàrcies (1741-1752). Va ésser un dels fundadors de la Companyia de Barcelona (1756) i de la Junta de Comerç (1758). Pere MOLAS I RIBALTA, *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII*, Barcelona, 1977, p.160-161.

¹¹ Agustí Gibert i Xurrich, gendre de Miquel Alegre, administrà la Companyia Alegre i Gibert a partir de la mort del seu sogre el 1736. Fou un comerciant d'ampli espectre interessat en l'arrendament de carns, pa i eixàrcies, tractant en negocis del bacallà, armador de vaixells, prestador de canvis marítims, asseguraador de capitals, exportador d'aiguadents i fruits secs a Cadis, etc. Vegeu: Pierre VILAR, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, pp.476-503.

¹² (BC), (FBC), 103/1, 14 de gener de 1744.

¹³ És important destacar que l'aportació de 30.000 pesos per part de la societat d'eixàrcies incloïa el valor del pinc el qual fou valorat en 8.000 pesos, equivalent a 11.200 lliures catalanes. El capità Xiqués tenia un setze de participació en el pinc, o sigui 700 lliures.

¹⁴ (BC), (FBC), Arx.372, f.179.

¹⁵ (BC), (FBC), Arx.372, f.176.

¹⁶ (BC), (FBC), Arx.373, f.2.

¹⁷ (BC), (FBC), Arx.372, f.181.

¹⁸ (BC), (FBC), Arx.373, f.5. El pes castellà de 8 rals de plata o de 128 quarts, equivalia a 1 lliura, 8 sous, moneda barcelonesa.

¹⁹ Era obligatori efectuar a Cadis el registre de tots els vaixells de la Carrera d'Índies, tant a l'anada com a la tornada. En aquest cas, a més a més, el pinc hi acabaria de completar la càrrega.

²⁰ Folrar el pinc assegurava la integritat d'envasos i recipients durant el llarg trajecte marítim. Deuria ser una pràctica habitual en les embarcacions de la Carrera.

²¹ El canvi d'arbre convenia per poder dotar al pinc de veles quadrades més adients que les llatines en la navegació atlàntica.

²² (BC), (FBC), Arx.373, f.36.

²³ Carlos MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias*, p.165.

²⁴ (BC), (FBC), Arx.373, f.100 i f.118.

²⁵ La seva germana Caterina casà el 1752 amb el patró Pere Buch; el 1746 eren vius 3 fills de Xiqués: Francesc, Caterina i Ma. Isabel de 10, 13 i 15 anys respectivament.

²⁶ (BC), (FBC), 104/2. En una carta a Tomàs Prats de Cadis, escrita des de l'Havana i datada el 6 de març —rebuda el mes de juny— Xiqués explicava la tragèdia del pinc.

²⁷ La Companyia de l'Havana, autoritzada el 1740, fou una de les Companyies privilegiades, com també ho va ser la Companyia Guipuzcoana de Caracas (1728) i la més tardana Reial Companyia de Barcelona (1755) que tingueren una certa continuïtat durant el segle XVIII.

²⁸ (BC), (FBC), 104/2. La informació precisava que van ésser presos en *los cabos de Santa Maria*; pensem que podria tractar-se del cap de Santa Maria, al sud de Portugal.

²⁹ (BC), (FBC), Arx.373, f.100. El capital assegurat a Londres per la part catalana era d'uns 28.000 pesos.

³⁰ Manuel Clausell i Llauger (1704-1747), membre d'una de les nissagues marineres més genuïnes del Canet del XVIII, morí a Londres en el viatge que comentem.

³¹ En una carta posterior detallava que Mr. John Bance, parlamentari i agent dels asseguradors, havia cobrat d'ells feia mesos 40.000 pesos, els quals podia haver retingut per aprofitar-se'n.

³² (BC), (FBC), Arx. 374, f.159. Uns asseguradors de Bristol rebutjaven pagar 500 lliures esterlines (una lliura esterlina = 6 pesos aprox.) i quatre de Londres, en fallida, en devien també 500 lliures.

³³ Foren quatre les expedicions directes que segueixen a la de Xiqués, totes realitzades també per patrons canetencs: Joan Ferrer a Veracruz (1746), Francesc Milans a Veracruz (1749), Francesc Xiqués a Honduras (1752) i Francesc Milans a Veracruz (1753). Veure: Carlos MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias*, pp.167-196.